

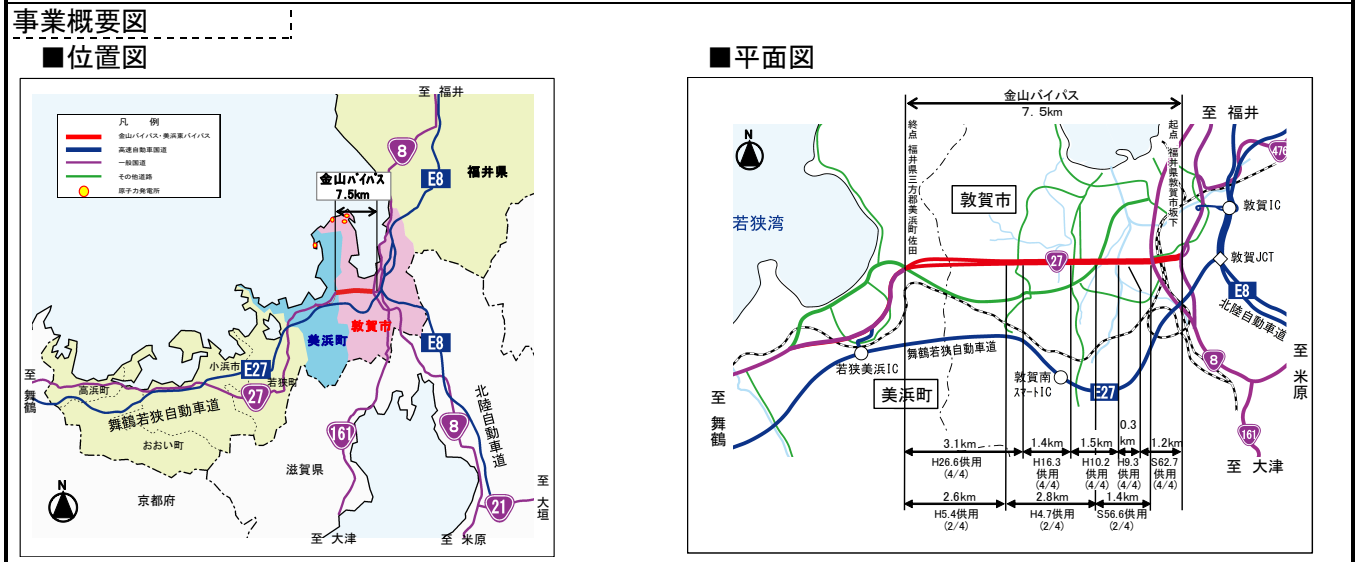
事後評価結果（令和元年度）

担当課：近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課
 担当課長名：岡本 直剛

事業名	一般国道27号 <small>かなやま</small> 金山バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県敦賀市坂下 至：福井県三方郡美浜町佐田	延長	7.5 km		

事業概要
 一般国道27号は、敦賀市を起点とし、美浜町、小浜市、京都府舞鶴市を經由し、京都府船井郡京丹波町を終点とする東西に連絡する幹線道路で、日常生活や経済活動を支える重要な路線である。
 金山バイパスは交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス確保、原子力災害時の住民避難支援を目的とした延長7.5kmの事業である。

事業の目的・必要性
 金山バイパスは交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス確保、原子力災害時の住民避難支援を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：昭和47年度 都市計画決定：昭和49年度 (平成3年度変更)	用地着手：昭和50年度 工事着手：昭和53年度	供用年 (暫定/完成)	(当初) H5/H28 (実績) H5/H26	変動	0.95倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) -/390億円 (実質値) -/375億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) -/382億円 (実質値) -/366億円	変動	0.98倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(R12年度) 22,500~32,700台/日	実績 (暫定/完成)	(H27年度) 17,700~20,100台/日	変動	61~79%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	25.8km/h → 30.5 km/h (供用前年次) S55年度 (供用後年次) R元年度	交通事故減少：82件/億台扣 → 28件/億台扣 (供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H8-11年度 (供用後年次) H26-29年度				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 2.1	総費用 : 715億円 (事業費: 684億円, 維持管理費: 31億円)	総便益 : 1,527億円 (走行時間短縮便益: 1,443億円, 走行経費減少便益: 68億円, 交通事故減少便益: 16億円)	基準年 : 平成18年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.7	総費用 : 1,193億円 (事業費: 1,101億円, 維持管理費: 92億円)	総便益 : 2,087億円 (走行時間短縮便益: 1,991億円, 走行経費減少便益: 72億円, 交通事故減少便益: 24億円)	基準年 : 令和元年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : - 億円	便益減少額 : - 億円					

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：275万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：9割削減 <p>②地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：8440.53t-CO2/年 <p>③生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：71.61t/年、排出削減率：8割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：4.19t/年、排出削減率：8割削減)
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・審議の結果、事業の効果が発現しており、当該事業に関しては、今後の事後評価及び改善措置は必要ないとした事業者の判断は妥当である。
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敦賀市の人口は平成17年以降は緩やかな減少傾向であり、美浜町の人口は昭和60年以降は減少傾向である。敦賀市及び美浜町の自動車保有台数は増加傾向にあり、地域として自動車に依存している。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金山バイパスの開通により、国道27号の交通混雑の緩和、港湾・高速道路へのアクセス強化等、供用による効果の発現状況に特に問題はなく、現時点では今後、同様の事後評価の必要性はないと思われる。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金山バイパスは、舞鶴若狭自動車道若狭美浜ICとの接続に伴う道路線形の見直し等に時間を要したことから、全線完成供用までに時間を要したが、都市計画変更により柔軟に対応したことで舞鶴若狭自動車道と同時期の供用が可能となった。 ・今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であるとする。 ・また、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。
	<p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。